

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
14. Juli 2005 (14.07.2005)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2005/063521 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: **B60K 31/00**,
G08G 1/16

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2004/014320

(22) Internationales Anmeldedatum:
16. Dezember 2004 (16.12.2004)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
103 60 129.5 20. Dezember 2003 (20.12.2003) DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von
US): DAIMLERCHRYSLER AG [DE/DE]; Epplestrasse
225, 70567 Stuttgart (DE).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): KONHÄUSER, Peter [DE/DE]; Hohe Strasse 28, 70176 Stuttgart (DE).
NÖCKER, Gerhard [DE/DE]; Trübbauer Weg 29, 73033
Göppingen (DE).

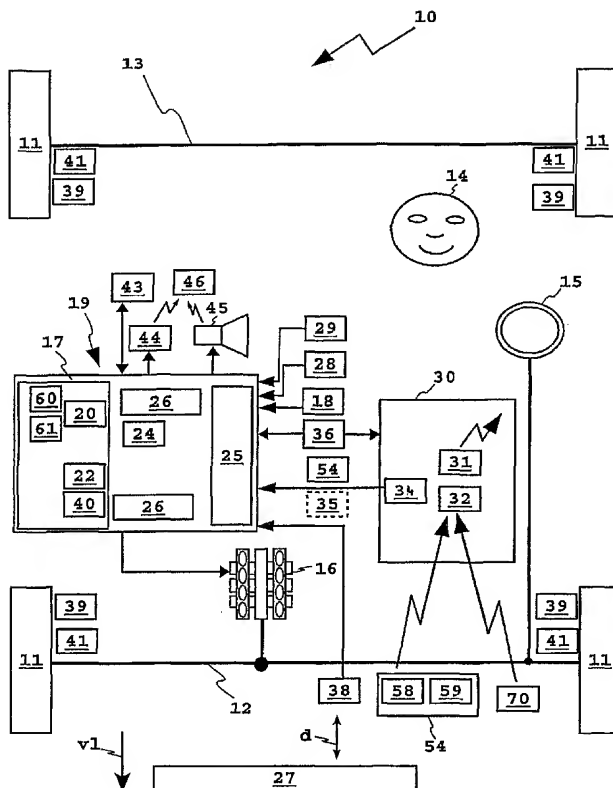
(74) Anwälte: PFEFFER, Frank usw.; DaimlerChrysler AG,
Intellectual Property Management, IPM - C106, 70546
Stuttgart (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL,
AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH,
CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES,
FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE,
KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD,
MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG,

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: DRIVING AID, VEHICLE, AND METHOD FOR REGULATING THE SPEED OF A VEHICLE

(54) Bezeichnung: FAHRASSISTENZVORRICHTUNG, FAHRZEUG UND VERFAHREN ZUR FAHRGESCHWINDIGKEITS-
REGELUNG EINES FAHRZEUGS



(57) Abstract: The invention relates to a driving aid (19) for regulating the speed of a vehicle (10, 27). According to the invention, said driving aid comprises receiving means (25) for receiving a warning (54, 70) that is wirelessly transmitted at least outside the vehicle, and/or a cut-off instruction formed on the basis of the warning (54, 70) by an emitting/receiving device (30) of the vehicle (10, 27). The inventive driving aid is embodied in such a way that, depending on the warning (54, 70), it can self-deactivate and/or can be inactivatable.

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft eine Fahrassistentzvorrichtung (19) zur Fahrgeschwindigkeitsregelung eines Fahrzeugs (10, 27). Es wird vorgeschlagen, dass die Fahrassistentzvorrichtung Empfangsmittel (25) zum Empfang einer zumindest ausserhalb des Fahrzeugs (10, 27) drahtlos übermittelten Gefahrenmeldung (54, 70) und/oder eines von einer Sende-/Empfangseinrichtung (30) des Fahrzeugs (10, 27) aus der Gefahrenmeldung (54, 70) gebildeten Ausschaltbefehls (35) aufweist, und dass zur Selbst-Deaktivierung in Abhängigkeit von der Gefahrenmeldung (54, 70) ausgestaltet und/oder in Abhängigkeit von der Gefahrenmeldung (54, 70) nicht aktivierbar ist.

WO 2005/063521 A1



PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

(84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, MC, NL,

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

Fahrassistenzvorrichtung, Fahrzeug und Verfahren zur Fahrgeschwindigkeitsregelung eines Fahrzeugs

Die Erfindung betrifft eine Fahrassistenzvorrichtung und ein Verfahren zur Fahrgeschwindigkeitsregelung eines Fahrzeugs.

Eine derartige Fahrassistenzvorrichtung wird auch als Tempomat oder Cruise Control bezeichnet. Ein Fahrer des Fahrzeugs, beispielsweise eines Personenkraftwagens, kann eine Vorgabefahrgeschwindigkeit vorgeben, auf die die Fahrassistenzvorrichtung die Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs regelt. Dazu steuert die Fahrassistenzvorrichtung beispielsweise einen Antriebsmotor bzw. eine Motorsteuerung eines Antriebsmotors des Fahrzeugs in entsprechender Weise an.

Nun können aber gefährliche Situationen entstehen, beispielsweise dadurch, dass Regen oder dergleichen einsetzt. Üblicherweise reduziert in einer solchen Situation der Fahrer selbst die Vorgabefahrgeschwindigkeit oder deaktiviert die Fahrassistenzvorrichtung ganz, beispielsweise durch Betätigen des Bremspedals bzw. der Bremsen des Fahrzeugs. Eine automatische, in Abhängigkeit von einer Regenmenge erfolgende Anpassung der Vorgabefahrgeschwindigkeit wird durch die japanische Patentanmeldung 60261955 offenbart. Ein Regensensor

misst die Regenmenge. In Abhängigkeit von der Regenmenge wird die Vorgabe-Fahrgeschwindigkeit verringert oder erhöht.

Zur Vermeidung kritischer Fahrsituationen sind ferner funkgestützte, drahtlose Gefahrenmeldungen empfangende Fernwarngeräte bekannt. Beispielsweise ist in der deutschen Patentschrift DE 4203390 C2 oder im deutschen Gebrauchsmuster G 9004703.6 U1 jeweils ein Sende-/ Empfangsgerät erläutert, das im Fahrzeug mitgeführt wird und bei Eintreten einer Gefahrensituation, beispielsweise Nebel, Stau, Unfall oder Verkehrsstockung, den Fahrer des Fahrzeugs mittels optischer oder akustischer Signale warnt. Der Fahrer stellt sich auf die Gefahrensituation selbstverantwortlich ein, beispielsweise reduziert er die Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs.

Andere Gefahrenwarngeräte greifen aktiv in Bremssysteme eines Fahrzeugs ein. Beispielsweise schlägt die DE-OS 3724718 ein Gefahrenwarngerät vor, das das Fahrzeug automatisch langsam abbremst und zum Stehen bringt, wenn es eine drahtlos übermittelte Gefahrenmeldung empfängt. Die Gefahrenmeldung kann beispielsweise in einem ortsfesten oder in einem Fahrzeug enthaltenen Gerät installiert sein, wie beispielsweise durch die DE 4434789 A1 vorgeschlagen wird.

Bei den bekannten Fahrassistenzvorrichtungen ist dementsprechend vorgesehen, dass der Fahrer des Fahrzeugs durch eigenverantwortliches Verhalten eine geeignete Fahrgeschwindigkeit wählt oder dass nach Empfang einer Gefahrenmeldung aktiv in das Bremssystem des Fahrzeugs eingegriffen wird, wobei der Fahrer selbst keine Einflussmöglichkeit mehr hat.

Es ist daher die Aufgabe der vorliegenden Erfindung, bei einer Fahrassistenzvorrichtung zur Fahrgeschwindigkeitsregelung

eines Fahrzeugs eine optimale Anpassung an Gefahrensituationen zu ermöglichen.

Diese Aufgabe wird durch eine Fahrassistenzvorrichtung zur Fahrgeschwindigkeitsregelung eines Fahrzeugs gelöst, die Empfangsmittel zum Empfang einer zumindest außerhalb des Fahrzeugs drahtlos übermittelten Gefahrenmeldung und/oder eines von einer Sende-/Empfangseinrichtung des Fahrzeugs aus der Gefahrenmeldung gebildeten Ausschaltbefehls aufweist, und die zur Selbst-Deaktivierung in Abhängigkeit von der Gefahrenmeldung ausgestaltet und/oder in Abhängigkeit von der Gefahrenmeldung nicht aktivierbar ist. Ferner ist ein derartiges Verfahren vorgesehen.

Die erfindungsgemäße Fahrassistenzvorrichtung wertet die Gefahrenmeldung aus, die beispielsweise von einer ortsfesten oder einer in einem zweiten Fahrzeug vorhandenen fahrzeugseitigen Sendeeinrichtung drahtlos gesendet wird. Das zweite Fahrzeug kann beispielsweise dem erfindungsgemäß ausgestatteten Fahrzeug vorausfahren oder entgegenkommen. Das zweite, z.B. vorausfahrende Fahrzeug hat beispielsweise Glatteis, Regen, Schneefall oder sonstige kritische Witterungsumstände ermittelt oder ist an ein Stauende gelangt oder der Fahrer des zweiten Fahrzeuges hat eine Notbremsung durchgeführt. Die Gefahrenmeldung wird zweckmäßigerweise in einem örtlich begrenzten Umfeld der Gefahrenstelle übermittelt, beispielsweise in einem Umkreis von 1 km. Die Fahrassistenzvorrichtung deaktiviert sich und regelt das Fahrzeug nicht mehr auf eine Soll-Fahrgeschwindigkeit.

Eine Variante der Erfindung sieht ferner eine Sende-/Empfangseinrichtung zur Zusammenwirkung mit der oben erläuterten Fahrassistenzvorrichtung vor. Die Sende-/Empfangsein-

richtung empfängt die Gefahrenmeldung und übermittelt sie beispielsweise auf einem Bussystem, zum Beispiel einem CAN-Bus, an die Fahrassistentenzvorrichtung. Es ist auch denkbar, dass die Sende-/Empfangseinrichtung aus der Gefahrenmeldung einen Ausschaltbefehl generiert, der die erfindungsgemäße Fahrassistentenzvorrichtung zur Deaktivierung veranlasst bzw. verhindert, dass sie vom Fahrer des Fahrzeugs aktivierbar ist.

Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den abhängigen Ansprüchen sowie der Beschreibung.

Die Fahrassistentenzvorrichtung kann auch zusätzliche Parameter auswerten, wenn sie die Gefahrenmeldung bzw. den Ausschaltbefehl empfangen hat. Zweckmäßigerweise wertet sie die aktuelle Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs und/oder den aktuellen Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug aus. Beispielsweise kann eine geringe Fahrgeschwindigkeit oder ein großer Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug gegeben sein, sodass die durch die Gefahrenmeldung indizierte Gefahr auch ohne Deaktivierung bzw. Nichtaktivierbarkeit der Fahrassistentenzvorrichtung bewältigbar ist.

Eine weitere Variante der Erfindung sieht vor, dass die Fahrassistentenzvorrichtung vor ihrer Selbst-Deaktivierung die Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs reduziert, beispielsweise bei einem Verbrennungsmotor durch Wegnehmen des Gases, was insbesondere durch entsprechende Beeinflussung des Drosselklappenwinkels oder der Einspritzmenge oder der Zündzeitpunkte geschieht. Der Fahrer erhält dadurch eine haptische Rückkopplung, dass eine Gefahr vorhanden ist. Auch weitere Warnhinweise, beispielsweise optische oder akustische Warnhinweise, können von der erfindungsgemäßen Fahrassistentenzvorrichtung

ausgegeben werden. Zweckmäßigerweise wird ein Warnhinweis bereits vor der Deaktivierung ausgegeben, sodass der Fahrer durch die Deaktivierung nicht überrascht wird. Zweckmäßigerweise wird dann eine Bedienhandlung des Fahrers zur Quittierung des Warnhinweises erwartet oder, bei einer anderen Variante der Erfindung, nicht erwartet. Wenn der Fahrer den Warnhinweis quittiert, beispielsweise durch Abbremsen des Fahrzeugs, Drücken einer Taste oder Aussprechen eines vorbestimmten Quittierwortes, deaktiviert sich die Fahrassistenzvorrichtung bzw. lässt sich nicht mehr aktivieren. Aber auch ein anderes Szenario ist möglich, bei dem die Fahrassistenzvorrichtung nach Ausgabe des Warnhinweises eine vorbestimmte Zeit wartet. Wenn der Fahrer innerhalb dieser Zeitspanne den Warnhinweis nicht quittiert, findet die Selbst-Deaktivierung statt.

Eine besonders bevorzugte Variante der Erfindung sieht vor, dass die Fahrassistenzvorrichtung zu einer adaptiven, eine Distanz zu einem vorausfahrenden Fahrzeug berücksichtigenden Fahrgeschwindigkeitsregelung ausgestaltet ist.

Zweckmäßigerweise ist die Fahrassistenzvorrichtung nach Empfang der Gefahrenmeldung für eine vorbestimmte Latenzzeit nicht aktivierbar. Diese Latenzzeit kann sozusagen wieder neu gestartet bzw. getriggert werden, wenn eine weitere Gefahrenmeldung eingeht. Nach Ablauf der Latenzzeit kann die Fahrassistenzvorrichtung wieder aktiviert werden, das heißt, der Fahrer kann der Fahrassistenzvorrichtung eine Vorgabe-Fahrgeschwindigkeit vorgeben, auf die geregelt werden soll. Im Falle einer sogenannten adaptiven Fahrgeschwindigkeitsregelung (ACC = Adaptive Cruise Control) kann der Fahrer auch die sogenannte Sollzeitlücke, die die Distanz zu einem vorausfahrenden Fahrzeug definiert, vorgeben. Die adaptive Fahrge-

schwindigkeitsregelung basiert in ihrer Grundfunktion auf der konventionellen Fahrgeschwindigkeitsregelung, die auch als Tempomat bezeichnet wird, und die eine vom Fahrer vorgegebene Wunschgeschwindigkeit hält. Darüber hinaus kann die adaptive Fahrgeschwindigkeitsregelung die Geschwindigkeit durch selbsttätiges Beschleunigen, Gaswegnehmen oder Bremsen automatisch auch wechselnden Verkehrsbedingungen anpassen. Diese Regelung erlaubt damit die Einhaltung eines von der Geschwindigkeit abhängigen Abstandes zum vorausfahrenden Fahrzeug. Die Geschwindigkeitssteuerung erfolgt mittels einer elektronischen Motorleistungssteuerung und/oder mittels Eingriffe in die Bremsen. Im Rahmen der adaptiven Fahrgeschwindigkeitsregelung kann der Fahrer eines mit einem solchen System ausgestatteten Fahrzeuges eine Sollgeschwindigkeit und eine Sollzeitlücke zum vorausfahrenden Fahrzeug vorgeben.

Nachfolgend wird ein Ausführungsbeispiel der Erfindung anhand der Zeichnung näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 ein schematisch dargestelltes Fahrzeug mit einer erfindungsgemäßen Fahrassistenzvorrichtung und

Fig. 2 eine schematisch dargestellte Fahrsituation, in der das Fahrzeug gemäß Figur 1 erfindungsgemäße Funktionen ausführt.

In Figur 1 ist ein Fahrzeug 10 mit Rädern 11 an einer Vorderachse 12 und an einer Hinterachse 13 dargestellt. Ein Fahrer 14 kann mittels eines Lenkrads 15 die Räder 11 der Vorderachse 12 lenken. Ein Motor 16, beispielsweise ein Brennkraftmotor, ein Elektromotor oder dergleichen, treibt die Räder 11 der Vorderachse 12 und/oder der Hinterachse 13 an. Eine Motorsteuerung 17 steuert und überwacht den Motor 16. Die

Motorsteuerung 17 beeinflusst beispielsweise die Kraftstoffzufuhr zum Motor 16, Zündzeitpunkte des Motors 16 oder dergleichen. Man könnte die Motorsteuerung 17 auch als Motorsteuergerät bezeichnen. Mittels eines Fahrpedals 18 oder sonstigen Vorgabemitteln kann der Fahrer 14 der Motorsteuerung 17 seinen Vortriebswunsch, der u. a. einer Soll-Längsgeschwindigkeit des Fahrzeugs 10 entsprechen kann, mitteilen bzw. vorgeben.

Die Motorsteuerung bzw. das Motorsteuerungsgerät 17 bildet beim Ausführungsbeispiel eine erfindungsgemäße Fahrassistenzvorrichtung 19. Die Fahrassistenzvorrichtung 19 enthält ein ACC-Modul 20 sowie ein Motor-Modul 22, bei denen es sich um Software-Module handelt, die in einem der Übersichtlichkeit halber nicht dargestellten Speicher 23 gespeichert sind und die Programmcode aufweisen, der durch einen Prozessor 24 der Fahrassistenzvorrichtung 19 ausführbar ist. Die Fahrassistenzvorrichtung 19 enthält ferner Empfangsmittel 25 sowie Ausgabemittel 26, mit denen elektrische und/oder optische Signale empfangbar bzw. ausgebbar sind. Die Baugruppen der Fahrassistenzvorrichtung 19 sind untereinander durch nicht dargestellte Verbindungen miteinander verbunden.

Das Motormodul 22 ist beispielsweise eine elektronische Motorleistungssteuerung, die den Motor 16 derart ansteuert, dass das Fahrzeug 10 auf eine Fahrgeschwindigkeit v_l beschleunigt oder durch Wegnehmen von Antriebsleistung verzögert wird.

Das ACC-Modul 20 ist ein sogenanntes Adaptive-Cruise-Control-Modul das über eine konventionelle Fahrgeschwindigkeitsregelung hinaus (die sogenannte Tempomat-Funktion) die Einhaltung eines von der jeweiligen Geschwindigkeit des Fahrzeugs 10 ab-

hängigen Abstands zu einem vorausfahrenden Fahrzeug 27 ermöglicht. Die Funktionalität des ACC-Moduls wurde eingangs im Zusammenhang mit der adaptiven Fahrgeschwindigkeitsregelung in Grundzügen erläutert. Die jeweilige Distanz d zu dem jeweils vorausfahrenden Fahrzeug 27 ermittelt ein Entfernungssensor 38. Prinzipiell wäre es aber auch möglich, dass das ACC-Modul 20 den Abstand d zu einem vorausfahrenden Fahrzeug 27 nicht auswertet, d.h. in der Art eines sogenannten Tempomaten arbeitet und die Fahrgeschwindigkeit v_l des Fahrzeugs 10 auf einen Fahrgeschwindigkeitsvorgabewert regelt.

Mit einer Funkeinrichtung 30, die eine erfindungsgemäße Send-/Empfangseinrichtung zur Zusammenwirkung mit der Fahrassistentzvorrichtung 19 bildet, kann das Fahrzeug 10 Gefahrenmeldungen 54, 70 empfangen. Beim Ausführungsbeispiel ist die Funkeinrichtung 30 auch zum Senden von Gefahrenmeldungen ausgestaltet. Die Funkeinrichtung 30 kann bekannte Komponenten enthalten, beispielsweise sogenannte WLAN-Sende- und Empfangsmittel (WLAN = Wireless Local Area Network). Die Funkeinrichtung 30 enthält einen Sender 31 sowie einen Empfänger 32 zum Senden bzw. Empfangen von Gefahrenmeldungen. Eine empfangene Gefahrenmeldung 54 leitet die Funkeinrichtung 30 über eine Schnittstelle 34, beispielsweise eine Busschnittstelle, an die Fahrassistentzvorrichtung 19 weiter. Es ist auch möglich, dass die Funkeinrichtung 30 aus der Gefahrenmeldung 54, 70 einen Ausschaltbefehl 35 generiert und diesen Ausschaltbefehl an die Fahrassistentzvorrichtung 19 übermittelt.

Es ist auch möglich, dass die Funkeinrichtung 30 einen Bestandteil der Fahrassistentzvorrichtung 19 bildet. Ferner ist eine Fahrassistentzvorrichtung denkbar, die als Empfangseinrichtung beispielsweise einen Empfänger in der Art des Empfängers 32 aufweist. Zusätzlich kann ein Sender, beispiels-

weise in der Art des Senders 31, bei einer derartigen Fahrassistenzeinrichtung vorhanden sein.

In Fig. 2 ist ein Szenario dargestellt, anhand dessen die erfindungsgemäße Funktionsweise der Fahrassistenzeinrichtung 19 im Zusammenwirken mit der Funkeinrichtung 30 deutlich wird. Das Fahrzeug 10 fährt auf einer Straße 49 hinter dem Fahrzeug 27 auf eine Gefahrenstelle 50 zu. Dort sind Fahrzeuge 51 und 52 zusammengestoßen. Das Fahrzeug 52 weist ebenso wie das Fahrzeug 27 und ein dem Fahrzeug 10 entgegenkommendes Fahrzeug 53 eine Funkeinrichtung 30' auf. Das Fahrzeug 27 weist zudem eine Fahrassistenzeinrichtung 19 auf, die Fahrzeuge 51, 53 nicht. Das Fahrzeug 51 ist nicht mit einer Gefahrenmelde-Funkeinrichtung ausgestattet.

Die Funkeinrichtung 30 des Fahrzeugs 52 sendet infolge des Zusammenstoßes mit dem Fahrzeug 51, der beispielsweise durch das Auslösen von Airbags, Erschütterungen oder dergleichen von der Funkeinrichtung 30 oder einer mit dieser kommunizierenden, nicht dargestellten Vorrichtung ermittelt worden ist, eine Gefahrenmeldung 54 innerhalb eines durch einen Kreis angedeuteten Sendebereichs 55. Der Sendebereich 55 reicht beispielsweise maximal 300 bis 500 m. Es ist aber auch möglich, den Sendebereich auf beispielsweise maximal 1 bis 2 km oder dergleichen festzulegen. Das Fahrzeug 27 befindet sich innerhalb des Sendebereichs 55, sodass dessen Funkeinrichtung 30 die Gefahrenmeldung 54 empfangen kann. Die Fahrassistenzeinrichtung 19 des Fahrzeugs 27, das prinzipiell gleich aufgebaut ist wie das Fahrzeug 10, deaktiviert sich aufgrund der Gefahrenmeldung 54 selbst und regelt die Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs 27 nicht mehr auf eine Soll-Fahrgeschwindigkeit. Ferner gibt die Fahrassistenzeinrichtung 19 mittels optischer und/oder akustischer Ausgabemittel 44,

45, zum Beispiel einer Warnleuchte bzw. einem Lautsprecher, einen Warnhinweis 46 aus, damit der Fahrer des Fahrzeugs 27 auf die Gefahr aufmerksam wird. Der Fahrer kann dann das Fahrzeug 27 beispielsweise abbremsen.

Aber auch ein aktiver Bremseneingriff der Fahrassistenzvorrichtung 19 ist möglich. Beispielsweise kann die Fahrassistenzvorrichtung 19 Bremsen 41 des Fahrzeugs 27 unmittelbar betätigen. Es ist auch denkbar, dass die Fahrassistenzvorrichtung 19 ein sogenanntes ESP-Modul 40 aufweist (ESP = Elektronisches Stabilitäts-Programm), das zur Regelung der Fahrstabilität des Fahrzeugs 27 bzw. des Fahrzeugs 10 vorgesehen ist. In Abhängigkeit von der Gefahrenmeldung 54, das heißt vorliegend nach deren Empfang, kann das ESP-Modul 40 des Fahrzeugs 27 das Fahrzeug 27 unmittelbar abbremsen. Mit Hilfe des ESP-Moduls wird die Gier rate des Fahrzeuges geregelt.

Zwar ist das Fahrzeug 10 noch verhältnismäßig weit von der Gefahrenstelle 50 entfernt. Problematisch ist allerdings, dass der Fahrer 14 der Fahrassistenzvorrichtung 19 bzw. dem ACC-Modul 20 eine verhältnismäßig hohe Soll-Fahrgeschwindigkeit 60 vorgegeben hat. Dementsprechend regelt das ACC-Modul 20 die Fahrgeschwindigkeit v_1 des Fahrzeugs 10 auf die Soll-Fahrgeschwindigkeit 60, sodass sich das Fahrzeug 10 verhältnismäßig schnell der Gefahrenstelle 50 nähert. Bei dieser gefährlichen Situation schafft die Erfindung folgendermaßen Abhilfe:

Das Fahrzeug 27 sendet die Gefahrenmeldung 54 oder eine daraus abgeleitete Gefahrenmeldung innerhalb des Sendebereichs 56 seiner Funkeinrichtung 30 weiter. Das innerhalb des Sendebereichs 56 fahrende Fahrzeug 53 kann somit die Gefahrenmeldung 54 empfangen. Zwar hat das Fahrzeug 53 keine erfindungs-

gemäße Fahrassistentenzvorrichtung 19. Allerdings verfügt das Fahrzeug 53 über eine Funkeinrichtung 30' in der Art der Funkeinrichtungen 30, sodass es die Gefahrenmeldung 54 empfangen und an weitere Fahrzeuge, beispielsweise das Fahrzeug 10, weitersenden kann. Das Fahrzeug 10 befindet sich nämlich im Sendebereich 57 der Funkeinrichtung 30'. Insgesamt gelangt demnach die Gefahrenmeldung 54 in einem Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Sendeverfahren vom Fahrzeug 52 zum Fahrzeug 10.

Die Funkeinrichtung 30 sendet die Gefahrenmeldung 54 über die Schnittstelle 34 an die Empfangsmittel 25 der Fahrassistentenzvorrichtung 19. Die Empfangsmittel 25 führen beim Ausführungsbeispiel eine Relevanzprüfung der Gefahrenmeldung 54 durch. Wenn sich nämlich die Gefahrenstelle 50 in einem zu großen Abstand zum Fahrzeug 10 befindet, ist die Gefahrenmeldung 54 beispielsweise irrelevant. Für die Relevanzprüfung könnte dementsprechend ermittelt werden, welche Feldstärke die Gefahrenmeldung 54 beim Empfang hatte, um auf diesem Wege die Entfernung zur Gefahrenstelle bzw. zum die Gefahrenmeldung 54 sendenden Fahrzeug zu ermitteln. Beim vorliegenden Ausführungsbeispiel jedoch wurde die Gefahrenmeldung 54 über mehrere Fahrzeuge 27, 53 übermittelt, sodass eine einfache Feldstärkenmessung nicht ausreicht.

Dementsprechend wertet die Fahrassistentenzvorrichtung 19 eine in der Gefahrenmeldung 54 enthaltene Positionsangabe 58 aus, die die Position der Gefahrenstelle 50 angibt. Die Fahrassistentenzvorrichtung 19, beispielsweise die Empfangsmittel 25, vergleichen die Positionsangabe 58 mit die aktuelle Position des Fahrzeugs 10 definierenden Positionsdaten, die die Fahrassistentenzvorrichtung 19 von einem Positionssensor 36, beispielsweise einem GPS-Empfänger (GPS = Global Positioning System), empfängt. Beim vorliegenden Szenario ist die Gefah-

renmeldung 54 relevant, da sich das Fahrzeug 10 innerhalb eines vorbestimmten Abstands zu der Gefahrenstelle 50 befindet.

Zudem wertet die Fahrassistentenvorrichtung 19 eine Gefahrenangabe 59 der Gefahrenmeldung 54 aus. Durch die Gefahrenangabe 59 wird beispielsweise das Vorliegen eines Unfalls angegeben, das heißt, es liegt eine besonders kritische Situation vor.

Bei einer derartig kritischen Situation wird die erfindungsgemäße Fahrassistentenvorrichtung 19, insbesondere das ACC-Modul 20, folgendermaßen tätig:

Zunächst gibt das ACC-Modul 20 mittels der Ausgabemittel 44, 45 einen Warnhinweis 46 aus. Ferner reduziert das ACC-Modul 20 die Soll-Fahrgeschwindigkeit 60 auf eine Reduktionsfahrgeschwindigkeit 61, sodass das Fahrzeug 10 langsamer wird. Diese Verlangsamung des Fahrzeuges 10 ist ein haptischer Hinweis für den Fahrer 14, dass eine Gefahrensituation vorliegt. Die Reduktionsfahrgeschwindigkeit 61 kann beispielsweise an einer Parametrier-Schnittstelle 43, zum Beispiel einer grafischen Bedienoberfläche, vom Fahrer 14 parametriert werden. Es ist auch möglich, dass die Fahrassistentenvorrichtung 19 die Geschwindigkeit des Fahrzeuges 10 dann nicht reduziert, wenn die Soll-Fahrgeschwindigkeit 60 oder die aktuelle Fahrgeschwindigkeit v_1 des Fahrzeuges 10 nicht höher sind als die Reduktionsfahrgeschwindigkeit 61.

In Abhängigkeit von der jeweiligen Gefahrensituation, beispielsweise Unfall, Glatteis, Nebel oder dergleichen, können mehrere Reduktionsfahrgeschwindigkeiten 61 bei der Fahrassistentenvorrichtung 19 parametrierbar sein.

Nach der Ausgabe des Warnhinweises 46 bzw. der Reduktion der Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs 10 wartet die Fahrassistenzeinrichtung 19 eine vorbestimmte Zeit, in der der Fahrer 14 den Warnhinweis 46 sozusagen quittieren kann. Beispielsweise kann der Fahrer 14 ein Bremspedal 28 zur Aktivierung der Bremsen 41 betätigen, worauf sich das ACC-Modul 20 deaktiviert.

Reagiert der Fahrer 14 innerhalb der vorbestimmten Wartezeit nicht, deaktiviert sich das ACC-Modul 20 von selbst, sodass es das Fahrzeug 10 nicht mehr auf die Soll-Fahrgeschwindigkeit 60 oder, wie im vorliegenden Fall, die Reduktionsfahrgeschwindigkeit 61 regelt. Das Fahrzeug 10 wird dadurch verlangsamt. Die jeweilige Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs 10 ist dann unmittelbar vom Fahrer 14 einzustellen, beispielsweise durch entsprechendes Niederdrücken des Fahrpedals 18.

Solange die Gefahrenmeldung 54 akut ist, ist die Fahrassistenzeinrichtung, insbesondere das ACC-Modul 20, nicht aktivierbar. Beispielsweise sendet das Fahrzeug 52 die Gefahrenmeldung 54 in zyklischen Abständen. Solange das Fahrzeug 10 diese Gefahrenmeldungen 54 empfängt, ist das ACC-Modul 20 nicht aktivierbar. Nach dem Empfang jeder Gefahrenmeldung 54 wartet die Fahrassistenzeinrichtung 19 jeweils eine vorbestimmte Latenzzeit, bis sie wieder aktivierbar ist. Die Latenzzeit ist zweckmäßigerweise größer als die Zykluszeit der Gefahrenmeldungen 54, also der Zeit zwischen dem Senden zweier Gefahrenmeldungen 54.

Es ist auch möglich, dass der Fahrer 14 die Selbst-Deaktivierung der Fahrassistenzeinrichtung 19 bzw. des ACC-Moduls 20 durch eine Bedienhandlung sozusagen überstimmt. Mit Hilfe eines Geschwindigkeitsgebers 29, zum Beispiel eines

Drucktasters, kann der Fahrer 14 eine Soll-Fahrgeschwindigkeit vorgeben. Durch eine vorbestimmte Betätigungsweise, beispielsweise durch zweimaliges kurzzeitiges Niederdrücken des Geschwindigkeitsgebers 29, kann der Fahrer 14 beispielsweise die Soll-Fahrgeschwindigkeit 60 auch dann vorgeben, wenn die Fahrassistentenzvorrichtung 19 an sich aufgrund der Gefahrenmeldung 54 deaktiviert ist.

An der Straße 49 kann auch ein ortsfester Gefahrensender 70, der beispielsweise einen Nebelsensor, einen Temperaturfühler oder dergleichen enthält, vorgesehen sein. Der Gefahrensender 70 kann Gefahrenmeldungen in der Art der Gefahrenmeldung 54 senden und so beispielsweise das Auftreten von Eis oder dergleichen signalisieren. Auch die in den Fahrzeugen 10, 51-53 vorhandenen Funkeinrichtungen 30, 30' können einander wetterabhängige Gefahrenmeldungen zur Signalisierung einer gefährlichen Wittersituation senden. Beispielsweise hat das ESP-Modul 40 des Fahrzeugs 27 auf plötzlich auftretendes Eis auf der Straße 49 reagiert und das Fahrzeug 27 stabilisiert. Die Fahrassistentenzvorrichtung 19 bzw. die Funkeinrichtung 30 des Fahrzeugs 27 senden daraufhin eine Gefahrenmeldung 71, die wie die Gefahrenmeldung 54 zunächst zum Fahrzeug 53 und von dort zum Fahrzeug 10 gesendet wird. Das ACC-Modul 20 des Fahrzeugs 10 deaktiviert sich daraufhin selbst.

Es ist auch möglich, dass sich das ACC-Modul 20 in Abhängigkeit von der Entfernung zur Gefahrenstelle, beispielsweise der Gefahrenstelle 50, deaktiviert oder lediglich die Soll-Fahrgeschwindigkeit auf eine Reduktionsfahrgeschwindigkeit reduziert.

Ferner kann das ACC-Modul 20 die Distanz zu einem vorausfahrenden Fahrzeug, beispielsweise zum Fahrzeug 27, beim Empfang

einer Gefahrenmeldung auswerten. Signalisiert die Gefahrenmeldung 71 beispielsweise Nebel und ist die Distanz d zum Fahrzeug 27 ausreichend groß, ist eine Deaktivierung des ACC-Moduls 20 nicht notwendig. Ist allerdings der Abstand d zum vorausfahrenden Fahrzeug 27 zu klein, deaktiviert sich das ACC-Modul 20.

Die jeweilige Fahrgeschwindigkeit v_l ermittelt die Fahrassistenzeinrichtung 19 beispielsweise anhand von Radsensoren 39 an den Rädern 11.

Die Fahrassistenzeinrichtung 19, die Funkeinrichtung 30 sowie weitere Vorrichtungen des Fahrzeugs 10, beispielsweise die Ausgabemittel 44, 45, sind untereinander durch nicht dargestellte Verbindungen, vorzugsweise auf einem fahrzeugseitigen Bussystem, verbunden.

Bei einer Variante der Erfindung führt die Funkeinrichtung 30 eine Relevanzprüfung von Gefahrenmeldungen durch. Beispielsweise kann die Funkeinrichtung 30 in der Art der Empfangsmittel 25 die Relevanz der Gefahrenmeldung 54 ermitteln. Dazu wertet die Funkeinrichtung 30 beispielsweise die Positionsangabe 58 aus und vergleicht sie mit vom Positionssensor 36 erhaltenen Positionsdaten. Zudem kann die Funkeinrichtung 30 auch die Relevanz der Gefahrenangabe 59 auswerten. Wenn die Gefahrenmeldung 54 relevant ist, sendet die Funkeinrichtung 30 einen Ausschaltbefehl 35 an die Fahrassistenzeinrichtung 19. In Abhängigkeit von dem Ausschaltbefehl 35 deaktiviert die Fahrassistenzeinrichtung 19 das ACC-Modul 20.

Mit dem Sender 31 sendet die Funkeinrichtung 30 eine empfangene Gefahrenmeldung, beispielsweise die Gefahrenmeldung 54 an weitere Fahrzeuge weiter. Auch hierbei ist eine Relevanz-

prüfung möglich, das heißt, dass die Funkeinrichtung 30 nur dann eine Gefahrenmeldung weitersendet, wenn die jeweilige Gefahrenmeldung auch für andere Fahrzeuge relevant ist, beispielsweise eine vorbestimmte Distanz zu einer Gefahrenstelle noch nicht überschritten ist.

Beim Ausführungsbeispiel besteht die Fahrassistentzvorrichtung 19 aus Software und Hardware. Es versteht sich, dass auch eine vollständige Ausführung in Software oder Hardware möglich ist.

Patentansprüche

1. Fahrassistenzvorrichtung zur Fahrgeschwindigkeitsregelung eines Fahrzeugs (10, 27), dadurch gekennzeichnet, dass sie Empfangsmittel (25) zum Empfang einer zumindest außerhalb des Fahrzeugs (10, 27) drahtlos übermittelten Gefahrenmeldung (54, 70) und/oder eines von einer Send-/Empfangseinrichtung (30) des Fahrzeugs (10, 27) aus der Gefahrenmeldung (54, 70) gebildeten Ausschaltbefehls (35) aufweist, und dass sie zur Selbst-Deaktivierung in Abhängigkeit von der Gefahrenmeldung (54, 70) ausgestaltet und/oder in Abhängigkeit von der Gefahrenmeldung (54, 70) nicht aktivierbar ist.
2. Fahrassistenzvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass sie im Zusammenhang mit der Gefahrenmeldung (54, 70) in Abhängigkeit von einer aktuellen Fahrgeschwindigkeit (v_l) des Fahrzeugs (10, 27) und/oder einer Vorgabe-Fahrgeschwindigkeit zur Selbst-Deaktivierung ausgestaltet und/oder nicht aktivierbar ist.
3. Fahrassistenzvorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass sie im Zusammenhang mit der Gefahrenmeldung (54, 70) in Abhängigkeit von einem aktuellen Abstand (d) zu einem vorausfahrenden Fahrzeug (27) zur Selbst-Deaktivierung ausgestaltet und/oder nicht aktivierbar ist.

4. Fahrassistenzvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass sie zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit (v1) des Fahrzeugs (10, 27) vor ihrer Selbst-Deaktivierung ausgestaltet ist.
5. Fahrassistenzvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass sie nach Empfang der Gefahrenmeldung (54, 70) für eine vorbestimmte Latenzzeit nicht aktivierbar ist.
6. Fahrassistenzvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass sie die Gefahrenmeldung (54, 70) oder den Ausschaltbefehl (35) über einen fahrzeugseitigen Bus empfangen kann.
7. Fahrassistenzvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Gefahrenmeldung (54, 70) von einer ortsfesten oder einer in einem zweiten Fahrzeug (10, 27) vorhandenen fahrzeugseitigen Sendeinrichtung (30, 70) gesendet wird.
8. Fahrassistenzvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass sie Ausgabemittel zur Ausgabe eines insbesondere optischen und/oder akustischen und/oder haptischen Warnhinweises (46) an einen Fahrer (14) des Fahrzeugs (10, 27) aufweist.
9. Fahrassistenzvorrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Ausgabemittel den Warnhinweis (46) vor der Deaktivierung der Fahrassistenzvorrichtung (19) ausgeben.

10. Fahrassistentenzvorrichtung nach Anspruch 8 oder 9, dadurch gekennzeichnet, dass die Selbst-Deaktivierung durchgeführt wird, wenn der Fahrer (14) den Warnhinweis (46) durch eine vorbestimmte Bedienhandlung quittiert oder wenn der Fahrer (14) den Warnhinweis (46) nicht quittiert.
11. Fahrassistentenzvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass sie zu einer adaptiven, eine Distanz (d) zu einem vorausfahrenden Fahrzeug (27) berücksichtigenden Fahrgeschwindigkeitsregelung ausgestaltet ist.
12. Sende-/Empfangseinrichtung (30) zur Zusammenwirkung mit einer Fahrassistentenzvorrichtung (19) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass sie Empfangsmittel (32) zum Empfang einer zumindest außerhalb des Fahrzeugs (10, 27) drahtlos übermittelten Gefahrenmeldung (54, 70) aufweist, und dass sie Schnittstellenmittel (34) zum Senden der Gefahrenmeldung (54, 70) und/oder eines aus der Gefahrenmeldung (54, 70) gebildeten Ausschaltbefehls (35) an die Fahrassistentenzvorrichtung (19) aufweist.
13. Fahrassistentenzvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 11 oder Sende-/Empfangseinrichtung (30) nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass sie durch einen Prozessor, der insbesondere in einer Antriebssteuervorrichtung oder einer Motorsteuervorrichtung für einen Antriebsmotor (16) des Fahrzeugs (10, 27) enthalten ist, ausführbaren Programmcode aufweist.

14. Speichermittel mit einer Fahrassistenzvorrichtung und/oder einer Sende-/Empfangseinrichtung (30) nach Anspruch 13.
15. Fahrzeug, insbesondere Personenkraftwagen, dadurch gekennzeichnet, dass es eine Fahrassistenzvorrichtung (19) nach einem der Ansprüche 1 bis 11 oder 13 und/oder eine Sende-/Empfangseinrichtung (30) nach Anspruch 12 oder 13 und/oder ein Speichermittel nach Anspruch 14 enthält.
16. Verfahren zur Fahrgeschwindigkeitsregelung eines Fahrzeugs (10, 27), gekennzeichnet durch Empfangen einer zumindest außerhalb des Fahrzeugs (10, 27) drahtlos übermittelten Gefahrenmeldung (54, 70) und Deaktivierung der Fahrgeschwindigkeitsregelung in Abhängigkeit von der Gefahrenmeldung (54, 70) und/oder Ausschalten der Aktivierbarkeit der Fahrgeschwindigkeitsregelung in Abhängigkeit von der Gefahrenmeldung (54, 70).

1/2

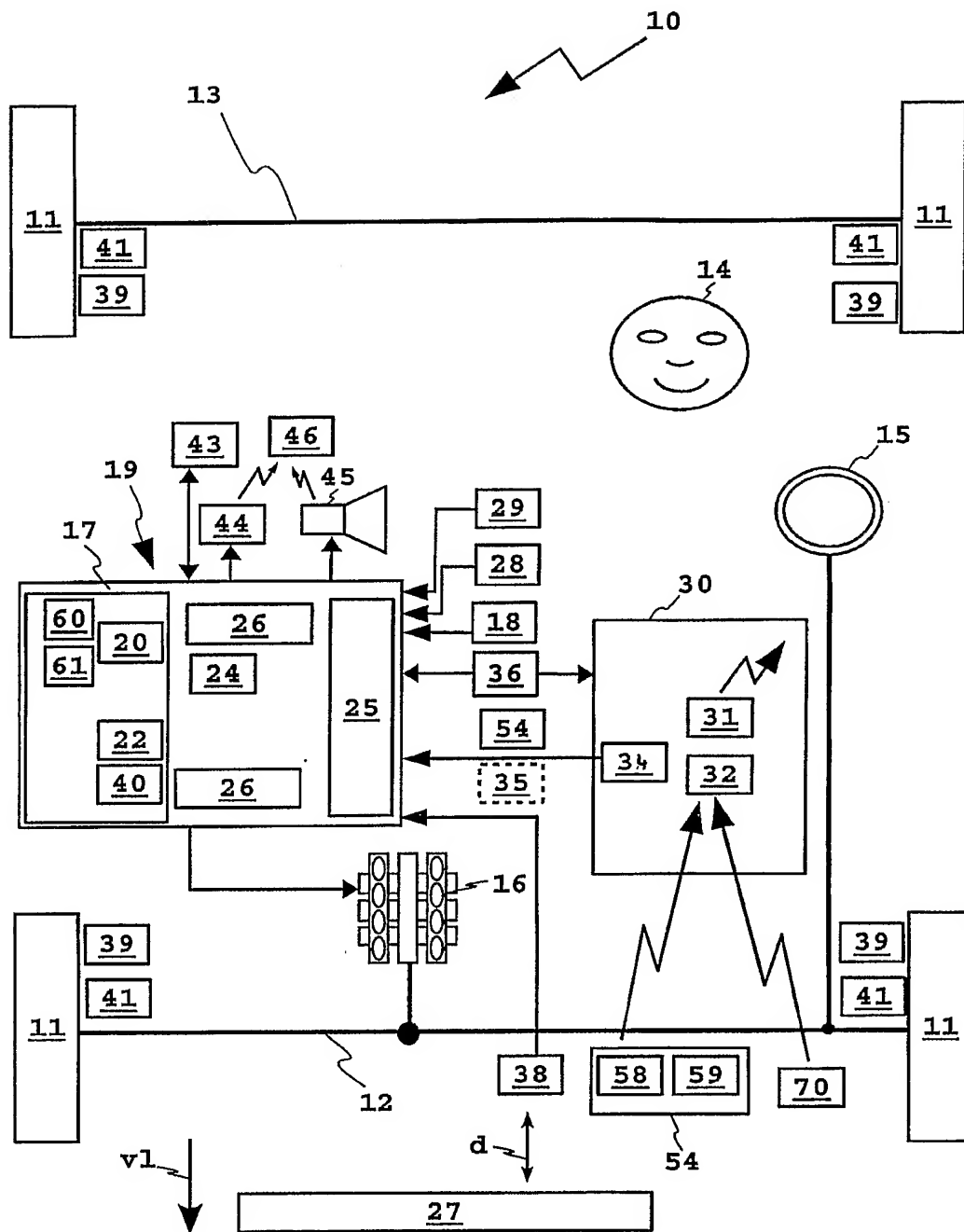


Fig.1

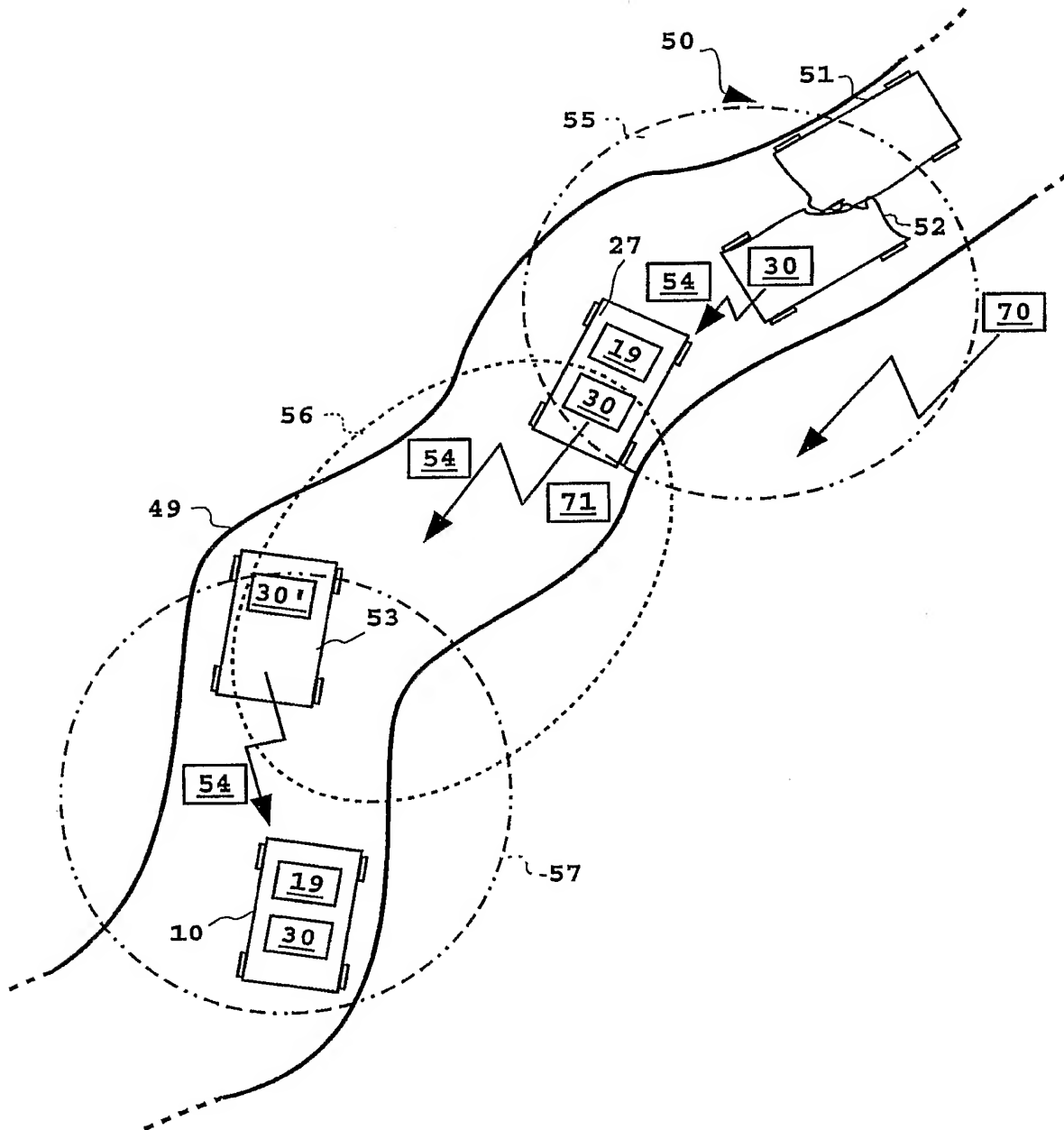


Fig. 2

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/EP2004/014320

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
 IPC 7 B60K31/00 G08G1/16

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
 IPC 7 B60K G08G

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, PAJ, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	US 5 901 806 A (TAKAHASHI ET AL) 11 May 1999 (1999-05-11) column 7, line 49 - column 8, line 8 column 9, line 10 - line 25 figure 3	1, 2, 12-16
Y	-----	11
Y	WO 00/09357 A (LUCAS INDUSTRIES PLC; HALL, KAREN, GAIL) 24 February 2000 (2000-02-24) page 10, paragraph 2 - paragraph 3 figure 2	11
A	----- -/--	1, 7, 12-16

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- * & * document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

12 April 2005

Date of mailing of the international search report

29/04/2005

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
 NL - 2280 HV Rijswijk
 Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
 Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Wilson, M

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/EP2004/014320

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category °	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1999, no. 03, 31 March 1999 (1999-03-31) -& JP 10 315801 A (HONDA MOTOR CO LTD), 2 December 1998 (1998-12-02) abstract paragraph '0017! -----	1,9,10
X	US 2002/105423 A1 (RAST RODGER H) 8 August 2002 (2002-08-08) paragraph '0171! paragraph '0179! paragraph '0317! figures 5,28 -----	1,6-8, 12-16
X	WO 89/01424 A (MILDE, KARL, F., JR) 23 February 1989 (1989-02-23) page 4, line 11 - line 12 page 24, line 27 figures 13c,16,17 -----	1,7-9, 12-16
X	US 2003/204299 A1 (WALDIS ANDREW ET AL) 30 October 2003 (2003-10-30) paragraph '0041! figures 8,9 -----	1,12-16
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 2002, no. 08, 5 August 2002 (2002-08-05) -& JP 2002 120592 A (HONDA MOTOR CO LTD), 23 April 2002 (2002-04-23) abstract -----	2,3

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/EP2004/014320

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
US 5901806	A	11-05-1999	JP 3468001 B2	17-11-2003
			JP 10166899 A	23-06-1998
			DE 19755963 A1	18-06-1998
WO 0009357	A	24-02-2000	WO 0009357 A1	24-02-2000
JP 10315801	A	02-12-1998	NONE	
US 2002105423	A1	08-08-2002	NONE	
WO 8901424	A	23-02-1989	US 4807101 A	21-02-1989
			US 4843370 A	27-06-1989
			WO 8901424 A1	23-02-1989
US 2003204299	A1	30-10-2003	NONE	
JP 2002120592	A	23-04-2002	NONE	

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 B60K31/00 G08G1/16

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 B60K G08G

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, PAJ, WPI Data

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	US 5 901 806 A (TAKAHASHI ET AL) 11. Mai 1999 (1999-05-11) Spalte 7, Zeile 49 - Spalte 8, Zeile 8 Spalte 9, Zeile 10 - Zeile 25 Abbildung 3	1,2, 12-16
Y	-----	11
Y	WO 00/09357 A (LUCAS INDUSTRIES PLC; HALL, KAREN, GAIL) 24. Februar 2000 (2000-02-24) Seite 10, Absatz 2 - Absatz 3 Abbildung 2	11
A	----- -/-	1,7, 12-16

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

E älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

L Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

O Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

P Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

T Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

Y Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

Z Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

12. April 2005

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

29/04/2005

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Wilson, M

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN		
Kategorie°	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN Bd. 1999, Nr. 03, 31. März 1999 (1999-03-31) -& JP 10 315801 A (HONDA MOTOR CO LTD), 2. Dezember 1998 (1998-12-02) Zusammenfassung Absatz '0017! -----	1,9,10
X	US 2002/105423 A1 (RAST RODGER H) 8. August 2002 (2002-08-08) Absatz '0171! Absatz '0179! Absatz '0317! Abbildungen 5,28 -----	1,6-8, 12-16
X	WO 89/01424 A (MILDE, KARL, F., JR) 23. Februar 1989 (1989-02-23) Seite 4, Zeile 11 - Zeile 12 Seite 24, Zeile 27 Abbildungen 13c,16,17 -----	1,7-9, 12-16
X	US 2003/204299 A1 (WALDIS ANDREW ET AL) 30. Oktober 2003 (2003-10-30) Absatz '0041! Abbildungen 8,9 -----	1,12-16
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN Bd. 2002, Nr. 08, 5. August 2002 (2002-08-05) -& JP 2002 120592 A (HONDA MOTOR CO LTD), 23. April 2002 (2002-04-23) Zusammenfassung -----	2,3

INTERNATIONALE RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2004/014320

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
US 5901806	A	11-05-1999	JP	3468001 B2	17-11-2003
			JP	10166899 A	23-06-1998
			DE	19755963 A1	18-06-1998
WO 0009357	A	24-02-2000	WO	0009357 A1	24-02-2000
JP 10315801	A	02-12-1998	KEINE		
US 2002105423	A1	08-08-2002	KEINE		
WO 8901424	A	23-02-1989	US	4807101 A	21-02-1989
			US	4843370 A	27-06-1989
			WO	8901424 A1	23-02-1989
US 2003204299	A1	30-10-2003	KEINE		
JP 2002120592	A	23-04-2002	KEINE		